Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XIII. Warszawa, dnia 15 września 1932 r. Nr. 9 (213)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.**: 795-28 i 539-00, **Konto czekowe P.K.O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

ZMIANA NA STANOWISKU MINISTRA KOMUNIKACJI

W pierwszych dniach września 1932 r. ustąpił ze swego stanowiska po czteroletniem przeszło urzędowaniu p. Minister Komunikacji inż. Alfons Kühn.

Właściwe powody nieoczekiwanej dymisji wieloletniego ministra nie zostały dotąd ujawnione. Prasa rządowa tłumaczy ją „przemęczeniem". Aczkolwiek nie trudno zrozumieć, że praca na stanowisku Ministra Komunikacji w obecnych warunkach łatwa nie jest i może zmęczyć fizycznie i moralnie najbardziej nawet odpornego i wytrwałego człowieka, — to jednak argument o „przemęczeniu" nikomu nie trafił do przekonania. Po pierwsze dlatego, iż owem sakramentalnem „przemęczeniem" za doskonałym wzorem faszystów włoskich tłumaczy prasa rządowa każdą dymisję udzieloną z powodów nie przeznaczonych do wiadomości „poddanych", po drugie zaś dlatego, że „zmęczony" p. Minister zaraz następnego dnia powrócił na dawne swoje stanowisko Dyrektora Tramwajów w Warszawie, czuje się doskonale i urzęduje zdrowo.

Nic dziwnego, że w tych warunkach kursują na temat omawianej dymisji najrozmaitsze domysły i przypuszczenia. Wspominano n. p. trudności w zrealizowaniu t. zw. „drugiej transzy" francuskiej pożyczki kolejowej, oraz nieporozumienia z firmą Schneider na temat dostaw materjałów do budowy linji Górny-Śląsk—Gdynia — krążyły pogłoski o różnicy zdań na temat form organizacyjnych Ministerstwa Komunikacji po wcieleniu doń niektórych agend zlikwidowanego Ministerstwa Robót Publicznych i t. p. Można zresztą snuć podobne domysły z powodzeniem jaknajdłużej, nie mając nigdy gwarancji, że jesteśmy na właściwym tropie. W każdym razie dymisja Ministra Kühna jest zdarzeniem ważnem, a nawet niepokojącem, zwłaszcza z uwagi na ścisłą tajemnicę, okrywającą właściwe jej powody.

Tak czy inaczej — rządy Ministra Kühna należą już do przeszłości. Pozostawił po sobie jako człowiek i przełożony, tudzież jako fachowiec, wspomnienia jaknajlepsze. Nikt nigdy nie podawał w wątpliwość ani jego wysokich kwalifikacyj osobistych, ani zalet charakteru. Był sprężystym i energicznym administratorem, sprawiedliwym (w granicach możliwości i t. zw. „interesu państwowego"), przełożonym, był człowiekiem lojalnym, nie szafującym obietnicami i dotrzymującym danego słowa. Słowem: miał wszelkie kwalifikacje dobrego Ministra Komunikacji i mógł być dla kolejnictwa polskiego mężem opatrznościowym, gdyby był funkcje swe pełnił w innym rządzie i w innych stosunkach.

Niestety, zależność od panującego systemu rządzenia i ustępliwość wobec nacisku czynników postronnych obarczyła go odpowiedzialnością za wszystko, co w ciągu czteroletniego okresu jego rządów zaszło w dziedzinie organizacji i administracji P. K. P.

Z pod odpowiedzialności tej wyłączyć należy oczywiście kryzys i jego skutki. P. Minister Kühn objął swoje stanowisko pod koniec czerwca r. 1928, a więc właśnie w chwili, gdy załamała się poprzednia, wyjątkowo korzystna, konjunktura, aby ustąpić miejsca niebywałemu w swych rozmiarach przesileniu. Po krótkim okresie spożywania zapasów z lat tłustych rozpoczął się nierównie dłuższy okres walki o związanie końca z końcem. Ograniczone środki, konieczność oszczędności na każdym kroku, dramatyczny często bój o każdy grosz, o fundusze na wypłatę poborów, musi krępować nietylko rozmach organizacyjny, lecz nawet i normalną, codzienną pracę administracji. Jeśli mimo to Polskie Koleje Państwowe uczyniły pod rządami Ministra Kühna duże i niewątpliwe postępy na każdem polu swej działalności — to chlubny ten rezultat poczytać należy za tem większą jego zasługę.

Nie zamierzamy również obarczać p. Ministra Kühna bezpośrednią odpowiedzialnością za tak liczne i tak dotkliwe obniżki poborów pracowni- Jako Minister jest on współodpowiedzialny za politykę gospodarczą rządu, w którym zasiadał, znany jednak zbyt dobrze obecne stosunki, aby się łudzić, iż ktokolwiek na stanowisku Ministra Komunikacji mógł zmienić tok wydarzeń lub też złagodzić ciosy, które spadły na pracowników. Co więcej: pamiętamy dobrze i wspominać będziemy z wdzięcznością życzliwe i przychylne jego stanowisko wobec licznych postulatów, których uwzględnienie leżało w granicach możliwości.

Mimo to wszystko nie łatwo będzie p. Ministrowi Kühnowi uzyskać rozgrzeszenie przed sądem historji.

Spada na niego przedewszystkiem odpowiedzialność za sprzeczne z interesem kolejnictwa i dobrze rozumianym interesem gospodarstwa społecznego załatwienie sprawy organizacji przedsiębiorstwa P. K. P. Wbrew jednomyślnej opinji wszystkich bez wyjątku bezstronnych fachowców dopuścił Minister Kühn do niesłychanego, wręcz groteskowego, zagmatwania organizacyjnego i zoprzepaścił nawet te pozory samodzielności, które przyznawał Polskim Kolejom dekret Prezydenta Rzplitej z dn. 24. IX. 1926. Wbrew logice i zdrowemu sensowi koleje nie mają żadnej samodzielności, nie są administrowane oddzielnie, nie mają jednolitego zarządu. Wydzielenie kolei w osobne „przedsiębiorstwo" ma znaczenie tylko formalne, jest fikcją, a fikcja ta ma służyć nie interesowi P. K. P., lecz interesowi skarbu Państwa, a to przez umożliwienie zaciągania pożyczek na majątek kolejowy. Związana z tem organizacja Ministerstwa Komunikacji, które jest równocześnie i Naczelną Dyrekcją P. K. P. i własną swoją władzą kontrolującą i nadzorczą, przedziwne pogmatwanie kompetencji w Departamentach i Wydziałach, niespotykane mixtum - compositum powstałe po objęciu niektórych agend zlikwidowanego Ministerstwa Robót Publicznych, uniemożliwią z nieuchronną pewnością celową i racjonalną gospodarkę kolejową, a winę tego wszystkiego ponosi p. Minister Kühn zarówno wówczas jeśli sam jest autorem tych pomysłów, jak też i wówczas, gdy nie umiał przeciwstawić się skutecznie cudzym projektom.

Niezrozumiała napozór gmatwanina ma swój ukryty cel i sens. Przy jej pomocy używało się i używa się kolei stale jako narzędzia do uzyskiwania pewnych doraźnych efektów w gospodarce państwowej. Przy pomocy kolei fruktyfikowano fundusze z pożyczki stabilizacyjnej pakując ją kolejom na papierze bez potrzeby i uzasadnienia po to tylko, aby uzyskać 10% odsetki; za pośrednictwem kolei i pod zastaw ich majątku uzyskiwano pożyczki. Wreszcie kolej ze swoich dochodów utrzymywała ubogich krewniaków np. lotnictwo cywilne, a obecnie utrzymywać będzie pewnie ponadto także drogi i mosty i komunikację wodną, nie mówiąc już o turystyce i meteorologji. Wszystko to dla doraźnego efektu budżetowego, ale wbrew rzeczywistym interesom gospodarstwa społecznego. Wszystkiemu temu patronował słowem i czynem p. Minister Kühn i on za to ponosi odpowiedzialność.

Jeszcze inny, niemniej ważny cel kryje się po za gmatwaniną organizacyjną: — Przy jej pomocy ma być utrzymywany wpływ bezpośredni i, rozstrzygający czynników obcych interesom kolejnictwa na wewnętrzne stosunki organizacyjne w Przedsiębiorstwie P. K. P. Samodzielne przedsiębiorstwo utrudniałoby, a może i uniemożliwiłoby ten wpływ, który działa destrukcyjnie, obniża sprawność pracy i grozi kompletną dezorganizacją. Nie grają roli te skrupuły, jeśli na koleje patrzyć będziemy jak na jedno z najważniejszych narzędzi walki i presji politycznej. Dlatego czynniki t. zw. miarodajne wbrew opinji fachowców swego obozu uniemożliwiły wyodrębnienie kolei w rzeczywiście samodzielne przedsiębiorstwo, z tego samego natchnienia pochodzi treść pragmatyki z dn. 8.VII 1929, i noweli do niej z r. 1932, decyzja o uzależnieniu potrącania wkładek dla związków zawodowych od poddania się pod kontrolę M.K., polityka personalna ze stosowaniem §§ 125 i 126 pragmatyki oraz z protekcyjnemi awansami na czele i t. p. Wszystko to firmował, podpisywał i tolerował p. Minister Kühn. Pod jego rządami wprowadzono niewidziane poprzednio metody wyzyskiwania i nadużywania władzy służbowej dla celów obcych interesowi słułżbowemu. Metody te, udoskonalone zwłaszcza w czasie wyborów w r. 1930, stały się nabytkiem trwałym w administracji kolejowej.

Polityce tej p. Minister bądź to patronował wyraźnie bądź też nie tępił jej należycie czynem, choć tu i ówdzie potępiał słowem. Zatem i za wprowadzenie tej zgnilizny do zdrowego poprzednio organizmu P. K. P. Minister Kühn odpowiada. Oczywiście nie przed swoimi bezpośredniemi mocodawcami, bo w ich oczach może to jest nawet zasługą dla rządzącego obozu, ale, jak stwierdziliśmy wyżej, przed bezstronnym i sprawiedliwym sądem historji, która to wszystko zanotowała i oceni, gdy nadejdzie pora.

Z całym naciskiem pragniemy podkreślić, że zdaniem naszem, aczkolwiek jest źle — to byłoby gorzej, gdyby na stanowisku Ministra był człowiek innej miary i mniejszych zalet niż p. Minister Kühn.

Przekonani jesteśmy, że bronił się przeciwko inwazji czynników postronnych, jak mógł i jak umiał. Zapewne wiele też obronić zdołał.

Gdy zatem obecnie ustąpił z powodów niewyjaśnionych i tajemniczych, obawiamy się poważnie, iż data jego dymisji będzie, niestety, datą przełomową w historji wewnętrznych stosunków na P. K. P. Dochodzą nas wieści, iż po nim ustępują najbliżsi jego współpracownicy. Zdaje się nam, z nimi ustąpiła ostatnia, oczkolwiek dość ażurowa, tama, która bądź co bądź hamowała swobodną działalność czynników postronnych w stosunkach wewnętrznych P. K. P. Idą czasy ciężkie i brzemienne w doniosłe wypadki. Los kolejarzy i zadania związków zawodowych nie będą prawdopodobnie godne zazdrości.

***

Po ustąpieniu p. Ministra Kühna, mianowany został kierownikiem Ministerstwa Komunikacji **inż. Michał Butkiewicz.**

Nowy Minister zajmował ostatnio stanowisko Dyrektora Kolei Państwowych w Radomiu, dokąd przeszedł ze stanowiska Naczelnika Wydziału Ruchu DOKP. Warszawa. Cieszy się opinją rutynowanego fachowca w dziedzinie administracji kolejowej. Stosunek jego do postulatów pracowniczych na dotychczasowych stanowiskach był, o ile zdążyliśmy stwierdzić, objektywny i życzliwy.

***

Najprawdopodobniej w ścisłym związku z dymisją Ministra Kühna pozostaje dymisja długoletniego Dyrektora Departamentu Administracyjnego M. K. **dr. Gałeckiego.** Ostatnio doniosła prasa o zamierzonem czy też nawet o dokonanem już przeniesieniu do M. K. pułkownika **Komínkowskiego** z Ministerstwa Spr. Wojskowych na nieoznaczone bliżej stanowisko w Biurze Personalnem.

NOWY STATUT ORGANIZACYJNY MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Ministerstwo Komunikacji przejęło ostatnio większość agend zlikwidowanego niedawno Ministerstwa Robót Publicznych. Z tego powodu zaszła konieczność przystosowania organizacji aparatu administracyjnego do nowego, rozszerzonego zakresu działania.

Według nowego statutu organizacyjnego Ministerstwo Komunikacji dzieli się na Gabinet Ministra, na departamenty: Ogólny, Finansowy, Handlowo - Taryfowy, Ruchu Kolejowego, Utrzymania i Budowy Kolei, Mechaniczny i Zasobów Kolejowych, Dróg Kołowych, Lotnictwa Cywilnego, oraz na biura: Personalne, Wojskowe, Dróg Wodnych, Sanitarno - Kolejowe i Pomiarowe.

Gabinet Ministra.

Do składu Gabinetu Ministra wchodzą sekretarze osobiści Ministra i Podsekretarzów Stanu, sekretarjaty organów kolegjalnych przy Ministrze oraz Kancelarja Ministerstwa.

Departament Ogólny.

Departament ten składa się z pięciu wydziałów: Organizacyjnego, Prawnego, Traktatowego, Polityki Komunikacyjnej i Koncesyj, Turystyki Ogólnej.

Departament Finansowy.

Departament ten składa się z czterech wydziałów: Budżetowego, Dochodów Kolejowych i Księgowości Kolejowej. Ponadto w skład Departamentu wchodzi Kasa Główna Polskich Kolei Państwowych.

Departament Handlowo - Taryfowy.

Departament ten składa się z czterech wydziałów: Ogólnego i Taryf Osobowych, Taryf Towarowych Wewnętrznych, Taryf Towarowych zagranicznych i Przewozowego.

Departament Ruchu Kolejowego.

Departament ten składa się z czterech wydziałów: Ogólno-Ruchowego, Pasażerskiego, Towarowego, oraz Kolei Wąskotorowych i Tramwajów.

Departament Utrzymania i Budowy Kolei.

Departament ten składa się z pięciu wydziałów: Nawierzchni, Budynków, Mostów, Zabezpieczenia Ruchu Pociągów, Inwestycyjnego.

Departament Mechaniczny i Zasobów Kolejowych.

Departament ten składa się z czterech wydziałów: Mechaniczno - Trakcyjnego, Warsztatowego, Budowy i Zakupu Taboru oraz Zasobów i Zakupów.

Departament Dróg Kołowych.

Departament ten składa się z dwóch wydziałów: Ruchu Drogowego, Budowy i Utrzymania Dróg Kołowych.

Departament Lotnictwa Cywilnego.

Departament ten załatwia sprawy ustawodawstwa lotniczego oraz związków lotniczych międzynarodowych i krajowych etc.

Biuro Personalne.

Biuro to składa się z trzech wydziałów: Osobowego, Uposażeń i Zaopatrzeń.

Biuro Wojskowe.

Biuro to ześrodkowuje pod względem personalnym, technicznym i materjałowym wszelkie zagadnienia, dotyczące komunikacji dla celów obrony Państwa.

Biuro Dróg Wodnych.

Biuro to prowadzi studja ogólne w dziedzinie wodno - komunikacyjnej etc.

Biuro Sanitarno - Kolejowe.

Biuro to załatwia sprawy związane z organizacją i kierownictwem służby sanitarnej oraz sprawy połączone z opieką nad zdrowiem i leczeniem personelu.

Biuro Pomiarowe.

Biuro to zajmuje się sprawami pomiarowemi, należącemi do zakresu działania Ministerstwa Komunikacji.

Ponadto Ministrowi Komunikacji podlega Główna Inspekcja Komunkacji, działająca na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o Głównej Inspekcji Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 569).

Sprawy meteorologiczne i hydrograficzne załatwiane będą w Instytucie, podległym bezpośrednio Ministrowi Komunikacji.

Przy Ministrze Komunikacji istnieje Państwowa Rada Kolejowa, działająca na podstawie ustawy z dnia 15 kwietnia 1921 r. (Dz. U. R. P. z 1932 r. 46, poz. 443).

Z podanego powyżej schematu widoczne jest, iż czynniki miarodajne przeszły do porządku dziennego nad jednomyślną opinją wszystkich fachowców w dziedzinie kolejnictwa. Prawdziwy interes Państwa i gospodarstwa społecznego oraz wzgląd na usprawnienie gospodarki kolejowej, wymagał niewątpliwie wyodrębnienia Naczelnego Zarządu przedsiębiorstwa kolejowego z ram ogólnej administracji komunikacyjnej. Ministerstwo winno być naczelnym organem państwowej polityki komunikacyjnej, któryby nadzorował i kontrolował wszystkie środki komunikacji i mógł bezstronnie a celowo koordynować ich współdziałanie.

Statut organizacyjny względy te pomija zupełnie. Ministerstwo Komunikacji pozostało w głównym swoim zrębie zarządem przedsiębiorstwa P. K. P., do którego w sposób jaknajbardziej dziwaczny i chaotyczny poprzyczepiano ni stąd, ni zowąd pozostałe agendy M. K. Wspólny gabinet Ministra, który jest równocześnie Naczelnym Dyrektorem K. P. i swoim własnym zwierzchnikiem i kontrolerem, wspólny Departament ogólny, łączący w sobie najprzeróżniejsze, nic wspólnego z sobą nie mające zadania, wspólny Departament finansowy i t. d., wszystko to wytworzyć musi zamęt, na którym nieuchronnie ucierpi zarówno interes P. K. P., jak też i ogólnej polityki komunikacyjnej Państwa.

Nie wiadomo, czem zechce być każdorazowy Minister Komunikacji przedewszystkiem: czy naczelnym dyrektorem P. K. P., który będzie podporządkowywał całą resztę polityki komunikacyjnej interesowi kolei, czy też Ministrem dróg wodnych, kołowych i lotnictwa cywilnego, który postara się, aby te środki komunikacji istniały i rozwijały się kosztem P. K. P. Dotychczasowe doświadczenie każe obawiać się tej drugiej ewentualności. Dotąd na koszt P. K. P. żyło tylko lotnictwo cywilne, obecnie jest nadzieja, że zechcą się przy tem pożywić drogi, mosty, biuro pomiarowe i meteorologja.

O właściwych powodach tak paradoksalnego rozstrzygnięcia tego ważnego zadania piszemy na innem miejscu. Tutaj stwierdzamy, iż rozstrzygnięcie to jest ciężkim błędem, którego fatalne skutki zaciążą wkrótce na P. K. P. i oczywiście także nad losem polskich kolejarzy.

SPRAWY SŁUŻBOWE

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 8 lipca 1932 r.

O PRAWACH EMERYTALNYCH PRACOWNIKÓW P. K. P.

(Ciąg dalszy).

Odprawa.

§ 18. W razie rozwiązania stosunku służbowego otrzymuje pracownik który nie nabył prawa do zaopatrzenia emerytalnego (§ 11), na żądanie **za każdy pełny rok wysługi emerytalnej, opłaconej opłatą, jednorazową odprawę w wysokości sumy przyjętej dla ustalenia podstawy wymiaru zaopatrzenia emerytalnego (§ 12). Wysokość odprawy nie może przekraczać dwunastokrotnej** sumy, przyjętej dla ustalenia podstawy wymiaru zaopatrzenia emerytalnego.

Pracownikowi, z którym rozwiązano stosunek służbowy na podstawie orzeczenia dyscyplinarnego, opiewającego na przyznanie tylko części od prawy, służy prawo tylko do jej części, stosownie do brzmienia orzeczenia dyscyplinarnego.

Pracownik nie ma prawa od odprawy w przypadkach, gdy stosunek służbowy rozwiązano przez **wydalenie, przez dobrowolne wystąpienie ze służby, lub wskutek samowolnej nieobecności na służbie, oraz w razie wypłacenia instytucji ubezpieczeniowej** lub pracodawcy sum na podstawie § 11 ust. 4.

2. ZAOPATRZENIA WDOWIE.

Prawo do zaopatrzenia wdowiego.

§ 19. Prawo do zaopatrzenia służy:

1) wdowie po emerycie,

2) wdowie po pracowniku, który w dniu śmierci osiągnął co najmniej 5 lat wysługi emerytalnej,

3) wdowie po pracowniku bez względu na okres jego wysługi emerytalnej, jeśli przyczyną śmierci był nieszczęśliwy wypadek, uprawniający od zaopatrzenia emerytalnego

Wdowa nie ma prawa do zaopatrzenia wdowiego:

1) jeśli w dniu śmierci męża nie żyła z nim w wspólności małżeńskiej, rozdział zaś małżeństwa przeprowadzono sądownie bez obowiązku męża do jej utrzymania,

2) jeśli zawarła związek małżeński z emerytem, o ile emeryt po zawarciu tego związku nie wstąpił na służbę przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" i nie został objęty na podstawie § 1 niniejszem rozporządzeniem.

Wdowa, która na podstawie § 25 p. 3. utraciła prawo do zaopatrzenia wdowiego, odzyskuje to prawo w razie darowania jej skutków skazania (§ 24 ust. 2).

Zaopatrzenie żony emeryta umieszczonego w zakładzie dla umysłowo chorych.

§ 20. Żonie emeryta, umieszczonego w zakładzie dla umysłowo chorych (§ 38), służy według zasad niniejszego rozporządzenia na okres wstrzymania wypłaty zaopatrzenia emerytalnego męża, prawo do zaopatrzenia w wysokości zaopatrzenia wdowiego (§ 17 ust. 1 p. 2).

Zaopatrzenie żony zaginionego emeryta.

§ 21. Żonie zaginionego bez wieści emeryta Minister Komunikacji może przyznać według zasad niniejszego rozporządzenia zaopatrzenie w wysokości zaopatrzenia wdowiego.

Wypłatę zaopatrzenia tego wstrzymuje się, jeśli uprawniona po upływie okresu wymaganego ustawowo do sądowego uznania zaginionego za zmarłego nie złoży dowodów, że wdrożyła kroki w właściwym sądzie celem uzyskania odnośnej uchwały.

Zaopatrzenie żony w razie skazania męża.

§ 22. Żonie byłego emeryta, jako też wdowie po byłym emerycie, który na podstawie § 16 p. 3 i 4 utracił prawo do zaopatrzenia emerytalne-

go, Minister Komunikacji może przyznać według zasad niniejszego rozporządzenia zaopatrzenie w wysokości zaopatrzenia wdowiego.

Wymiar zaopatrzenia wdowiego.

§ 23. Zaopatrzenie wdowie wynosi 50% tego zaopatrzenia emerytalnego, które mąż pobierał ostatnio przed śmiercią, względnie, do którego miałby był prawo na podstawie niniejszego rozporządzenia, gdyby z dniem jego śmierci rozwiązano z nim stosunek służbowy.

Postanowienia ostatniego ustępu § 13 mają analogiczne zastosowanie do wymiaru zaopatrzeń wdowich.

Termin początkowy korzystania z prawa do zaopatrzenia wdowiego.

§ 24. Prawo pobierania zaopatrzenia wdowiego służy od dnia następującego po dniu wstrzymania wypłaty uposażenia służbowego, względnie zaopatrzenia emerytalnego męża.

W przypadkach, określonych w § 19 ust. ostatni, służy to prawo od pierwszego dnia miesiąca następującego po dniu darowania skutków skazania.

Wygaśnięcie prawa do zaopatrzenia wdowiego.

§ 25. Prawo do zaopatrzenia wdowiego gaśnie:

1) w razie śmierci wdowy,

2) jeśli wdowa utraci obywatelstwo polskie lub obywatelswo Wolnego Miasta Gdańska,

3) gdy wdowa zostanie wyrokiem sądowym prawomocnie skazana na **karę dodatkową utraty praw publicznych.** W razie zawieszenia w wyroku sądowym wykonania kary gaśnie prawo do zaopatrzenia tylko wówczas, jeżeli zostało następnie zarządzone wykonanie zawieszonej kary; w tych przypadkach gaśnie to prawo od pierwszego dnia miesiąca następującego po zarządzeniu wykonania zawieszonej kary (§ 19 ust. ostattni),

4) jeśli wdowa ponownie zawrze związek małżeński (§ 27 ust. 2).

5) w razie zrzeczenia się na podstawie § 5.

Wstrzymanie wypłaty zaopatrzenia wdowiego.

§ 26. Wypłatę zaopatrzenia wdowiego wstrzymuje się na okres przebywania ponad 6 miesięcy poza granicami Rzeczypospolitej i Wolnego Miasta Gdańska z wyjątkiem, jeśli Minister Skarbu udzieli zezwolenia na pobieranie tego zaopatrzenia.

Po ustaniu przyczyny wstrzymania wypłaty zaopatrzenia wdowiego wznawia się wypłatę tego zaopatrzenia od pierwszego dnia miesiąca następującego po zgłoszeniu się o nie.

Odprawy wdowie.

§ 27. Wdowa (§ 19 ust. 1), która nie nabyła prawa do zaopatrzenia wdowiego, otrzymuje jednorazową odprawę w wysokości **sześciokrotnej sumy**, przyjętej dla ustalenia podstawy wymiaru zaopatrzenia emerytalnego (§ 12). Wdowa nie ma prawa do tej odprawy, jeśli prawa do zaopatrzenia wdowiego nie nabyła z powodów określonych w § 19 ust. 2.

W razie ponownego zawarcia związku małżeńskiego otrzymuje wdowa jednorazową odprawę w wysokości **jednorocznej sumy zaopatrzenia wdowiego** (§ 25 p. 4).

3. ZAOPATRZENIE SIEROCE.

Prawo do zaopatrzenia sierocego.

§ 28. Prawo do zaopatrzeń sierocych służy **dzieciom ślubnym i uprawnionym:**

1) emeryta, który w dniu śmierci miał prawo do zaopatrzenia emerytalnego,

2) pracownika, który w dniu śmierci miał co najmniej 5 lat wysługi emerytalnej,

3) pracownika bez względu na okres wysługi emerytalnej, jeśli przyczyną śmierci jego był nieszczęśliwy wypadek, uprawniający do pobierania zaopatrzenia (§ 11 ust. 3).

Prawo do zaopatrzeń sierocych służy pod warunkami wskazanemi w p. 1, 2 i 3 ust. 1 **dzieciom także po macoe (pracownicy). Jeżeli sierota nabyła prawo** do zaopatrzenia sierocego po ojcu i po matce, wypłaca się sierocie zaopatrzenie wyższe.

Sierota, która na podstawie § 34 p. 5 utraciła prawo do zaopatrzenia sierocego, odzyskuje to prawo w razie darowania jej skutków skazania (§ 33 ust. 2).

Zaopatrzenie dzieci emeryta umieszczonego w zakładzie dla umysłowo chorych.

§ 29. Dzieciom emeryta umieszczonego w zakładzie dla umysłowo chorych (§ 38), służy według zasad niniejszego rozporządzenia na okres wstrzymania wypłaty zaopatrzenia ojca (matki) (§ 17 ust. 1 p. 2), prawo do zaopatrzeń w wysokości zaopatrzeń sierocych.

Zaopatrzenie dzieci zaginionego emeryta.

§ 29. Dzieciom emeryta umieszczonego w zakładzie dla umysłowo chorych (§ 38) służy według zasad niniejszego rozporządzenia, na okres wstrzymania wypłaty zaopatrzenia ojca (matki) (§ 17 ust. 1 p. 2), prawo do zaopatrzeń w wysokości zaopatrzeń sierocych.

Zaopatrzenie dzieci zaginionego emeryta.

§ 30. Dzieciom emeryta zaginionego bez wieści Minister Komunikacji może przyznać według zasad niniejszego rozporządzenia zaopatrzenie w wysokości zaoparzeń sierocych.

Wypłatę powyższych zaopatrzeń wstrzymuje się, jeśli uprawnieni po upływie okresu wymaganego ustawowo do sądowego uznania zaginionego (zaginionej) za zmarłego, nie złożą dowodu, że wdrożyli kroki w właściwym sądzie celem uzyskania odnośnej uchwały.

Zaopatrzenie dzieci w razie skazania emeryta.

§ 31. **Dzieciom byłego emeryta, jako też sierotom po byłym emerycie,** który na podstawie § 16 p. 3 i 4 utracił prawo do zaopatrzenia emerytalnego, Minister Komunikacji może przyznać według zasad niniejszego rozporządzenia zaopatrzenie w wysokości zaopatrzeń sierocych.

Wymiar zaopatrzenia sierocego.

§ 32. Zaopatrzenie sieroce na każdą sierotę wynosi:

1) w razie śmierci ojca, jeśli pozostała wdowa ma prawo do pobierania zaopatrzenia wdowiego, 25% sumy zaopatrzenia wdowiego z tem ograniczeniem, że suma zaopatrzeń, przyznanych wszystkim sierotom, nie może przekraczać 100% sumy zaopatrzenia wdowiego;

2) w razie śmierci ojca, jeżeli wdowa nie żyje lub też nie ma prawa do zaopatrzenia wdowiego (§ 19 i 25), albo też na podstawie § 26 nie pobiera zaopatrzenia wdowiego, ⅓ część sumy zaopatrzenia emerytalnego, które ojciec pobierał, względnie do którego miałby był prawo na podstawie niniejszego rozporządzenia, gdyby z dniem jego śmierci rozwiązano z nim stosunek służbowy. Łączna suma zaopatrzeń sierocych, wymierzonych na podstawie niniejszego punktu, nie może przekraczać 100% sumy zaopatrzenia emerytalnego ojca;

3) w razie śmierci matki (pracownicy, emerytki), ¼ część sumy zaopatrzenia emerytalnego, które pobierała względnie do którego miałaby była prawo na podstawie niniejszego rozporządzenia, gdyby z dniem jej śmierci rozwiązano z nią stosunek służbowy. Łączna suma zaopatrzeń sierocych, wymierzonych na podstawie niniejszego punktu, nie może przekraczać 100% sumy zaopatrzenia emerytalnego matki.

Jeśli pozostało więcej niż czworo (p. 1), lub więcej niż troje (p. 2, 3) sierot, mających prawo do zaopatrzeń sierocych i wskutek tego suma normalnych zaopatrzeń sierocych przekraczałaby sumę, wynikłą z ograniczenia ustanowionego w p. 1, 2 i 3 ust. 1, zmniejsza się odpowiednio i równomiernie poszczególne zaopatrzenia sieroce.

W myśl powyższego postanowienia zmniejszone zaopatrzenie sieroce podwyższa się odpowiednio i równomiernie, aż do normalnej wysokości, w miarę jak poszczególne sieroty tracą prawo do pobierania zaopatrzeń.

Początkowy termin korzystania z prawa do zaopatrzenia sierocego.

§ 33. Prawo do pobierania zaopatrzeń sierocych służy od dnia następującego po dniu wstrzymania wypłaty uposażenia służbowego ojca (matki), względnie zaopatrzenia emerytalnego ojca (matki).

W przypadkach, określonych w § 28 ust. ostatni, służy to prawo od pierwszego dnia miesiąca następującego po dniu darowania skutków skazania.

Wygaśnięcie prawa do zaopatrzenia sierocego.

§ 34. Prawo do zaopatrzenia sierocego gaśnie:

1) w razie śmierci sieroty,

2) jeśli sierota utraci obywatelstwo polskie lub obywatelstwo Wolnego Miasta Gdańska,

3) z dniem ukończenia przez sierotę 18 roku życia z wyjątkiem przypadków określonych w § 36,

4) jeśli sierota zawrze związek małżeński,

5) gdy sierota zostanie wyrokiem sądowym prawomocnie skazana na karę dodatkową utraty praw publicznych. W razie zawieszenia w wyroku sądowym wykonania kary gaśnie prawo do zaopatrzenia tylko wówczas, jeżeli zostało następnie zarządzone wykonanie zawieszonej kary; wtych przypadkach gaśnie to prawo od pierwszego dnia miesiąca następującego po zarządzeniu wykonania zawieszonej kary (§ 33 ust. 2),

6) w razie przyjęcia sieroty na służbę kolejową i objęcia jej na podstawie § 1 niniejszem rozporządzeniem, lub wrazie przyjęcia jej na inną stałą służbę państwową,

7) w razie zrzeczenia się na podstawie § 5.

Wstrzymanie wypłaty zaopatrzenia sierocego.

§ 35. Wypłatę zaopatrzenia sierocego wstrzymuje się na okres przebywania ponad 6 miesięcy poza granicami Rzeczypospolitej i Wolnego miasta Gdańska z wyjątkiem, jeśli Minister Skarbu udzieli zezwolenia na pobieranie tego zaopatrzenia.

Po ustaniu przyczyny wstrzymania wypłaty zaopatrzenia sierocego wznawia się wypłatę tego zaopatrzenia od pierwszego dnia miesiąca następującego po zgłoszeniu się o nie.

Przyznanie zaopatrzenia sierocego po ukończeniu 1 8roku życia sieroty.

§ 36. Sierota, która ukończyła 18 rok życia, ma według zasad niniejszego rozporządzenia prawo do zaopatrzenia sierocego:

1) jeśli z powodu choroby, albo ułomności fizycznych lub umysłowych nie jest zdolna do zarobkowania i nie ma własnych źródeł utrzymania.

2) jeśli uczy się w szkołach, albo też odbywa bezpłatną praktykę, wymaganą odnośnemi przepisami celem nabycia kwalifikacyj koniecznych dla wykonywania danego zawodu: w tych przypadkach jednak nie dłużej jak do ukończenia 24 roku życia.

Zaopatrzenie sieroce przyznaje się na podstawie niniejszego paragrafu tylko z roku na rok.

Odprawa sieroca.

§ 37. Ślubne i uprawnione dzieci pracownika, nie mające prawa do zaopatrzeń sierocych, otrzymują łącznie jednorazową odprawę, w wysokości sześciokrotnej sumy, przyjętej dla ustalenia podstawy wymiaru zaopatrzenia emerytalnego (§ 12), o ile w dniu śmierci ojca nie ukończyły 18 lat życia i były do jego śmierci na jego utrzymaniu, oraz jeśli wdowa nie żyje lub też nie ma prawa do odprawy z mocy § 27 ust. 1.

Uprawnienie z ustępu 1 służy dzieciom także po matce (pracownicy) nie mającym po niej, ani też po ojcu prawa do zaopatrzeń sierocych, jeśli ojciec ich nie żyje, oraz jeśli w dniu śmierci matki (pracownicy) nie ukończyły 18 lat życia i były do jej śmierci na jej utrzymaniu.

(Dokończenie nastąpi).

AWANSE LIPCOWE

Normalny, regularny awans jest, a raczej powinien być jednym z najważniejszych instrumentów polityki personalnej w służbie państwowej, jak zresztą także i w każdej innej służbie. Pracownik państwowy oddający usługi swe Państwu za marną najczęściej zapłatę, żąda wzamian jakiej - takiej pewności i stałości zatrudnienia oraz zapewnienia, że w warunkach normalnych będzie miał możność stopniowego posuwania się po szczeblach karjery służbowej i uzyskania wreszcie stopnią najwyższego z osiągalnych w danej gałęzi służby. Zapewnienie takiego awansu jest bodaj najsilniejszym bodźcem gorliwości służbowej, stanowi środek przywiązania pracownika do swej gałęzi pracy, wyrabia w nim poczucie godności zawodu, pewności siebie i opanowania. Przy zapewnionym awansie pracownik łatwiej znosi nawet i dotkliwe obniżki poborów czy też inne prywacje, nie daje się wytrącić z równowagi, czuje się solidarnym z dziedziną służby w której ma możność zdobycia wyższego stanowiska, wywyższenia osobistego zarówno w sensie moralnym, jak też materjalnym.

W rozumieniu wszystkich tych, doniosłych korzyści, które daje pewność normalnego awansu, wprowadziły niektóre Państwa zasadę awansu automatycznego. Gdzieindziej, gdzie prosta ta zasada nie znalazła uznania, starano się określić możliwie jak najdokładniej warunki i zasady udzielania awansów, tak, aby perspektywa awansu mogła wywierać swój wpływ pobudzający i wychowawczy.

Awans w karjerze służbowej pracownika Polskich Kolei Państwowych należał jak dotąd do wypadków wyjątkowych. Są okręgi, w których pracownicy w pewnych grupach uposażenia nie awansowali zupełnie (jeśli pominąć jednostki), są pracownicy, osiwiali w służbie, którym daleko jeszcze do najwyższego szczebla w karjerze zawodowej, a którzy mimo to awansu w Ojczyźnie nie uzyskali.

Szczęśliwe wyjątki zawdzięczają awans raczej przypadkowemu zbiegowi sprzyjających okoliczności. Po krótkim okresie ryczałtowych awansów w służbie parowozowej (I klasa po 16 latach służby na parowozie i t. d. w r. 1922,3) nastąpił okres kompletnego rozprzężenia na tem polu. Źródłem tego rozprzężenia były z jednej strony niejasne, fragmentaryczne przepisy o starszeństwie i o porządku awansowania, z drugiej zaś strony zmieniające się ustawicznie liczby stanowisk w służbie parowozowej. Nie zamierzamy pisać historji zagadnienia awansowego — dlatego ograniczymy się do stwierdzenia, że panujące nieporządki można z pewną dozą słuszności przypisać w większej części zamętowi, spowodowanemu wstępnym okresem organizacji kolejnictwa.

Sytuacja powinna była zmienić się radykalnie od r. 1929 t. j. od chwili, w której wydano nowe przepisy pragmatyczne i długi szereg rozporządzeń wyjaśniających i wykonawczych, których celem było, lub przynajmniej powinno było być, uporządkowanie stosunków służbowych.

§ 47 pragmatyki postanawia, iż posunięcie na wyższe stanowisko następuje, według uznania właściwej władzy, która przy obsadzaniu wakansu bierze pod uwagę przedewszystkiem kwalifikacje służbowe, wymagane na dane stanowisko, przy równych zaś kwalifikacjach — starszeństwo służbowe".

Z zasady tej wynika wprawdzie, że pragmatyka nie uznaje awansu automatycznego, że jednakże nie pozostawia awansu w całości dowolnemu uznaniu władzy, skoro uzależnia go od kwalifikacji, a więc nie od *oceny jawnej*, wydanej komisyjnie, którą pracownik może ew. sprostować w drodze rekursu i od starszeństwa, którego porządek ustalony być winien również jawnie i pod kontrolą pracownika w listach starszeństwa.

Wydawało się w pierwszej chwili że zasady te nadają się do przyjęcia, że stanowić mogą znośną i wystarczającą podstawę normalnego i sprawiedliwego awansowania zwłaszcza w oparciu o przepisy o kwalifikowaniu personelu i o listach starszeństwa.

Ministerstwu Komunikacji podobało się jednak wypaczyć zdrową w zasadzie myśl pragmatyki na rzecz samowoli władzy i systemu protekcyjnego. Stało się to w treści noweli do t. zw. Dziennika Urzędowego Nr. 2 z r. 1925. Postanowienie pragmatyki o kwalifikacjach wytłumaczono w ten sposób, iż Dyrekcje powinny przy mianowaniach (zwłaszcza na stanowiska kierownicze) „uwzględniać w pierwszym rzędzie bez względu na kolejność starszeństwa jednostki o wybitnych kwalifikacjach (wybitna inteligencja, zdolności i wiadomości, duża praktyka zawodowa i doświadczenie w służbie, takt i energja, inicjatywa, zmysł organizacyjny i t. d.), jeżeli takie jednostki się znajdą", a następnie obowiązane są mianować w kolejności starszeństwa służbowego ustalonego w liście starszeństwa pracowników posiadających stosowną na dane stanowisko kwalifikację („dobra" lub „dostateczna" na stanowiska podstawowe i awansowe, „dobra" na stanowiska następnie awansowe).

Widzimy tu zatem wprowadzenie (bez potrzeby i uzasadnienia) podwójnej kwalifikacji: jednej urzędowej, ustalanej przez Komisje Kwalifikacyjne, która jednakże otrzymała zna-

czenie drugorzędne i drugiej wyjątkowej, nazwanej „wybitną" rozstrzygającej w pierwszym rzędzie o awansie a ustalanej dowolnie przez mianujących referentów według kryterjów nieznanych, a zatem najczęściej podejrzanych i opartych na względach ubocznych, nic nie mających wspólnego z **kwalifikacjami służbowemi.**

Bądź co bądź jednak nawet taka dowolna i dowolności dyrekcyjnej sprzyjająca interpretacja przepisów pragmatyki obracała się w granicach przyzwoitości. Wybitne jednostki nie rodzą się na kamieniu, kierowniczych stanowisk jest niewiele — podstawą zatem mogła i powinna była pozostać lista starszeństwa. Możność czynienia wyjątków podstawy tej nie naruszała — zresztą, jak wszędzie tak i tutaj, rzeczą zasadniczą i najważniejszą było nie samo brzmienie przepisu, lecz sposób jego wykonywania. Dalszy rozwój stosunków w omawianej dziedzinie zależał zatem od **stopnia uczciwości** w praktyce awansowej.

Wskutek pogłębiającego się z dniem każdym kryzysu wstrzymano awanse oficjalnie i uroczyście z dniem 1.I.1930 r. Nie było zatem aż do chwili obecnej sposobności przekonać się jak będą wyglądały przepisy awansowe w zastosowaniu praktycznem. Dopiero z okazji awansów lipcowych w roku bieżącym odsłoniła się prawda w całej swej brutalnej nagości.

Zakaz awansowania nie został oficjalnie cofnięty. Wiadomo było jednak wszystkim, że mimo to Dyrekcje otrzymały upoważnienie do awansowania pewnej ilości pracowników, bodaj już przed rokiem i, że z upoważnienia tego niejednokrotnie korzystały. Sam awans nabrał dla pracowników tem większego znaczenia, że przed rokiem zniesiono surogat awansu automatycznego wstrzymując szczeblowanie. Wreszcie, aż nazbyt wielu pracowników zaskoczyło wstrzymanie awansów styczniowych w r. 1930, a wielu innych, aż nazbyt długo już na pierwszy wogóle awans czekało.

I oto dzieją się na tem polu rzeczy **wręcz skandaliczne,** niewidziane i niespotykane dotąd, w dziejach P. K. P. Awanse lipcowe odsłoniły **przeraźliwe stosunki,** które pod wpływem panującego systemu rządzenia i pod naciskiem czynników obcych życiu i interesowi służbowemu zapanowały na P. K. P.

Mamy pod ręką w tej chwili częściowe dane z 2 typowych pod tym względzie Dyrekcyj, wileńskiej i radomskiej. Obraz — doprawdy grozę budzący. Przedewszystkiem ani jeden awans nie został udzielony w porządku starszeństwa. Ujawnił się niebywały urodzaj na jednostki o „wybitnych kwalifikacjach" albowiem takie tylko jednostki mogą awansować poza kolejnością starszeństwa. Rzecz dziwna, że wszystkie te wybitne jednostki niemal bez wyjątku należą bądź do Przysposobienia Wojskowego, bądź też częściej do czynnych i gorliwych naganiaczów B. B. Z. M. O ich kwalifikacjach służbowych głucho. Co więcej, są między awansowanymi ludzie, których marne i jak najgorsze kwalifikacje są znane powszechnie i notorycznie. Jeszcze gorzej: opowiadają, że awans ma otrzymać osobnik, któremu publicznie zarzucono złodziejstwo i szubrawstwo i który na to nie reagował. Przygotowanie do awansowania odbyło się w warunkach charakterystycznych:

PP. naczelnicy agitowali tu i ówdzie jawnie i bez żenady: zapisz się do B. B. Z. M., to i awans dostaniesz i dobrze Ci będzie, nawet parowóz rozbić możesz, a nic ci się za to nie stanie. A jeśli nie chcesz, to poczujesz i popamiętasz: awansu nie dostaniesz, w najlepszym razie przeniosą Cię, gdzie pieprz rośnie — jeśli zresztą nie spotka Cię coś gorszego jeszcze. Błyskał przy tej sposobności groźny § 126, błyskała perspektywa redukcji, represyj. W ten prosty sposób przygotowano listę kandydatów, ustaliwszy „wybitną" kwafikację.

W rezultacie znamienne te awanse rozdzielone zostały jak następuje: w **Dyr. Radomskiej** do grupy XI awans otrzymali kandydaci z miejsc 8, 12, 17, 21, 23 i 31 w liście starszeństwa; do grupy X pomocnik z 12 miejsca do grupy IX nawet ze 165 miejsca. **W Oddziale Mech. Wilno Dyr. Wileńskiej.** Do grupy XI-tej 73 i 74 do grupy X-tej — 36 i 98 w liście starszeństwa, do grupy IX—31 na liście i t. d.

Efekt w pozostałych Dyrekcjach jest z nielicznemi wyjątkami podobny.

Tak tedy polityka awansowa P. K. P. w dziale służby parowozowej poszła na służbę do Pileckiego. Albowiem wszyscy prawie bez wyjątku awansowani — to jego agitatorzy i poplecznicy.

PP. Dyrektorowie i Naczelnicy w roli naganiaczy, operetkowego, rożłamowego związku, założonego i prowadzonego przy pomocy funduszów nieznane prowenjencji przez jednostki usunięte z naszych szeregów — to naprawdę widowisko, któremu trudno dać nazwisko. Nie przypuszczaliśmy nigdy, aby administracja P. K. P. mogła posunąć się aż tak daleko.

Czekamy na resztę materjału. Zrobimy z tego użytek. Sądzimy, że nie bezskutecznie. Awanse te są kpinami nietylko ze sprawiedliwości, lecz przedewszystkiem z treści i ducha **obowiązujących jeszcze** przepisów. Są one sprzeczne z prawem i będą obalone. Jeśli nie dziś, to w bliskiej przyszłości, gdy do stosunków służbowych na P. K. P. powróci znowu prawo i sprawiedliwość.

Z SALI SĄDOWEJ

O KATASTROFĘ KOLEJOWĄ W ST. KANIE.

Stacja Kanie ma już smutną historję z racji kilku wypadków i 2 katastrof, jakie się tam w ostatnich czasach zdarzyły. W gwarze maszynistowskiej, szczególniej u kolegów, prowadzących pociągi pośpiesznotowarowe — stacja Kanie nosi miano „pułapki". Znaczny spadek przed samą stacją, niezcentralizowane zwrotnice i tory boczne długości zaledwie 680 metrów wreszcie rozkład jazdy, dający na krzyżowanie na tej stacji kurjera z towaro - pośpiesznym urządowo 6 minut, a w wypadku nawet minimalnego odchylenia od czasu, częstokroć 1 — 2 minuty — wszystko to uzasadniło powyższą opinję o st. Kanie.

Pociąg towarowy o 150 osiach (a do ostatniego zarządzenia Dyrekcji pociągi towarowe chodziły nawet w większym składzie) taki pociąg przyjmowany na tor boczny na st. Kanie musiał być dopasowany na bocznym torze, jak garnitur od pierwszorzędnego krawca.

Najskrupulatniejsze wyliczenia, aż przez 8 biegłych na sprawie, długości składu pociągu, który zderzył się na Kaniach z kurjerem Nr. 905 wykazały, że pociąg miał długości 677 metrów, a tor boczny 682 metry. W tych warunkach niepodobna żądać od maszynistów, hamulcowych i dyżurnych, ażeby na ręcznych hamulcach pociąg i utrzymał czas i stanął odrazu pod cyrkiel i w ciągu 2 — 3 minut skrzyżował się z kurjerem.

Za możliwy wypadek niepodobna ludzi, pracujących w tych warunkach oskarżać o nieostrożność lub niedbalstwo. Same warunki pracy na st. Kanie zawierały w sobie niebezpieczeństwo. Warunki te należy zmienić; winny być wydłużone tory boczne na Kaniach względnie winien bć skład pociągów towarowych zmniejszony. Tak orzekł wreszcie Sąd Okręgowy w Lublinie, który na 3 rozprawach po zbadaniu szeregu świadków, po wezwaniu aż 8 biegłych, po obliczeniu długości torów i długości składu pociągu — orzekł, że nie kolejarze, pracujący w tych warunkach są winni, ale że konstrukcja i urządzenia są niedostosowane do obecnych warunków pracy i rozkładu jazdy. Tory boczne dawno prosiły się już o przebudowę i Dyrekcja na całym szeregu stacyj to już uczyniła.

Dnia 6.IX 1932 przed Sądem Okręgowym w Lublinie, stanął kolega Kazimierz **Szumielewicz** z Parowozowni Lublin oskarżony razem z dyżurnym ruchu **Brodowskim,** kierownikiem pociągu **Czajkowskim** i 5 konduktorami o spowodowanie katastrofy kolejowej na st. Kanie. W krytycznym miejscu i czasie kolega **Szumiewicz** prowadził pociąg towarowo-pośpieszny Nr. 9584 w składzie 67 wagonów i platform i był przyjmowany na st. Kanie na tor boczny Nr. 3. Rozkładowo miał krzyżowa-

nie z kurjerem Nr. 905, przyjmowanym na tor główny. Obydwa pociągi przybyły na st. Kanie, jak wynika z raportów jazdy prawie jednocześnie gdyż jeden o godz. 3,00 drugi o godz. 3,01. Dyżurny ruchu nie miał możności jednocześnie osobiście w nocy sprawdzić ustawienia pociągu towarowego i dopilnowania kurjera.

Otrzymawszy zawiadomienie, że ztyłu jest zmiana podał semafor dla kurjera, bojąc się odpowiedzialności za przetrzymanie. Zwrotniczy zamknął zwrotnicę z bocznego toru i pobiegł z kluczem do dyżurnego, licząc się z tem, że skoro zwrotnica zamknięta, maszynista stanie przed zwrotnicą. Tymczasem zdarzyło się, że ciężki pociąg (1600 tonn) o 152 osiach przy 4 hamulcowych, z których 2 niedostacznie zahamowało—przejechał zwrotnicę i nie bacząc na zastosowaną kontrparę dwiema osiami parowozu wjechał na tor główny, po którym właśnie biegł kurjer.

Wszyscy — orzekła Komisja w osobie pana Landsberga i inż. Plenkiewicza — są winni. Maszynista za zbyt szybką jazdę, gdyż na to jest przepis, że maszynista powinien w każdej chwili i w każdym miejscu na stacji się zatrzymać. Jest przepis, ale niema hamulców — cóż robić? Dyżurny jest winien, że powinien najpierw osobiście przekonać się o jezdni. Ale dyżurny musiałby być Kusocińskim ażeby nadążyć biegać w obydwa końce stacji.

Musi więc być centralizacja. Konduktorzy bo zamało hamowali. Jeżeli hamowali—jakiż sens mieliby hamować mniej lub więcej — hamowali, a więc nie spali.

Sąd Okręgowy z urzędu sam powołał biegłych aż 8 i po 3 rozprawach przychylił się do wywodów obrońcy kolegi Szumielewicza **adwokata Zaczyńskiego,** że nie te drobne uchybienia, czysto życiową koniecznością wywołane — lecz same warunki pracy na st. Kanie były niezdrowe i że warunki te muszą ulec poprawie. W tym kierunku jeszcze przed wyrokiem Sądu poszła sama Dyrekcja, która wydała okólniki co do 10 minut czasu na krzyżowanie, dalej co do zmniejszenia składu pociągów towarowych do 140 osi o co do zcentralizowania stacji Kanie w najbliższej przyszłości.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 22.VII.32. — w M. K. w sprawie dyspozytorów par. Lwów — kol. **Borkowski.**

Dn. 26.VII.32. — w DOKP w Wilnie w sprawie kol. Cieszewskiego — kol. kol. **Borkowski i Schabowski.**

Dn. 29.VII.32 — w M. K. w sprawie zdegradowanych oraz w sprawie dokumentów Kuczkowskiego — kol. **Borkowski.**

Dn. 1.VIII.32. — w DOKP Warszawa w sprawie etatów i awansów — kol. kol. **Borkowski i Jaworski.**

Dn. 4.VIII.32. — w M. K. w sprawie dyspozytorów, maszynistów, instruktorów, przepałów, nieobsłużonych zwrotnic na torach trakcyjnych w Wilnie — kol. kol. **Borkowski, Spyt, Lisowski, Kuczkowski, Strychajski.**

Dn. 9.VIII.32 — w M. K. w sprawie dyspozytorów par. Lwów, listy starszeństwa Dyr. Poznańskiej oraz w sprawach osobistych kol. kol. Wilejkisa, Rudnika —kol. **Komorowski.**

Dn. 16.VIII.32. — w DOKP Warszawa w sprawie etatów i awansów — kol. **Borkowski.**

23.VIII.32. — w M. K. w sprawie zwolnionych za protest dn. 16.III.32. oraz w sprawie Rudnika — kol. **Siadak.**

Dn. 24.VIII.32. — w DOKP Radom w sprawach postulatowych i organizacyjnych kol. **Borkowski.**

26.VIII.32. — w DOKP Gdańsk — w sprawach postulatowych i zwolnień za protest — kol. **Borkowski, Komorowski i Siadak.**

Dn. 27.VIII.32. — w M. K. w sprawie Zaborowskiego — kol. **Komorowski.**

Dn. 30.VIII.32. — w M. K. w sprawie kol. Okrzesika — kol. kol. **Borkowski, Komorowski i Siadak.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 28.VII.32 — Zebranie Koła Wilno — kol. **Borkowski.**

Dn. 30.VII.32. — w sprawach organizacyjnych w Zdołbunowie kol. **Lisiewicz, dr. Żuniak.**

Dn. 7.VIII. — w sprawach organizacyjnych w Rybniku — kol. kol. **Borkowski i Komorowski.**

Dn. 12.VIII.32. — Zebranie Koła Brześć n/B kol. kol. **Borkowski i Komorowski.**

Dn. 18.VIII.32. — Zebranie Koła Przemyśl Kol. **Borkowski.**

Dn. 19.VIII.32. — w sprawach organizacyjnych DOKP Stanisławów kol. **Borkowski.**

Dn. 20.VIII.32. — w sprwach organizacyjnych w Nowym Sączu kol. **Lisiewicz.**

Dn. 22.VIII.32. — Zebranie Koła Kutno — kol. **Siadak.**

Dn. 22.VIII.32. — Zebranie Koła Białystok — kol. **Komorowski.**

Dn. 26.VIII.32. — Zebranie Koła Kutno — kol. **Komorowski.**

Dn. 3.IX.32. — Zebranie Koła Gozdów — kol. **Siadak.**

Dn. 4.IX.32. — Zjazd Okręgu Warszawskiego kol. **Lisiewicz.**

Dn. 5.IX.32. — W sprawach organizacyjnych w Krakowie — kol. **Borkowski.**

Dn. 6.IX.32. — Zebranie Koła Dziedzice — kol. kol. **Komorowski, Lisiewicz.**

Dn. 7.IX.32. — W sprawach organizacyjnych w Białymstoku — kol. **Borkowski.**

Dn. 7.IX.32. — Zebranie Koła Zdołbunów kol. **Siadak.**

Dn. 11.IX.32. — Zebranie Koła Białystok — kol. **Borkowski.**

KOMUNIKATY

DO ZARZĄDÓW KÓŁ Z. Z. M.

Z uwagi na konieczność wykonania zestawień statystycznych Prezydjum Związku wzywa Zarządy Kół do natychmiastowego nadesłania pod adresem Centrali imiennego wykazu maszynistów, pomocników masz., dyspozytorów, ślusarzy, kand. i t. d. należących do opozycyjnego związku B. Z. M. K. (Pilecki) tudzież do Federacji.

Zestawienie z podaniem: imienia, nazwiska, stanowiska służbowego i daty wstąpienia do opozycji wzgl. wystąpienia z Z. Z. M. nadsyłać należy bezwłocznie nie później jednak niż do 30.IX.1932 r.

W SPRAWIE AWANSÓW.

W związku z okólnikiem Centrali z dnia 26.VIII.32 r. w którym poleciliśmy nadesłanie sprawozdań z przydziału awansów w minionym terminie awansowym, ze szczególnem uwzględnieniem awansów udzielonych z pogwałceniem porządku ustalonego listą starszeństwa — Prezydjum wzywa Zarządy Kół do śpiesznego wykonania i nadesłania zestawień ściśle według wskazówek zawartych w okólniku, możliwie jak najwcześniej.

Z uwagi na pilny charakter sprawy i konieczność bezzwłocznego wystąpienia w M. K. będziemy mogli uwzględnić, te tylko zażalenia, które nadesłane i uzasadnione zostaną przed 1 października 1932 r. Zgłoszenia spóźnione będą z konieczności pominięte.

ZAWIADOMIENIE

WYPŁATY Z KASY GŁÓWNEJ Z. Z. M.

W MIESIĄCU SIERPNIU 1932 ROKU

ODPRAWY EMERYTALNE.

Okręg Warszawski: Warszawa-Główna— Roze K. — zł 210, Laurans Z. — zł. 150, Warszawa - Wschodnia: Bolesławski W. — zł. 350, Warszawa - Praga: Paczuski N. — zł. 300, Warszawa - Gdańska: Szatkowski L. — zł. 100, Kosacki A. — zł. 150, Piotrków: Gerych E. — zł. 350, Łódź-Kaliska: Pawłowski W. — zł. 262, Michalski J. — zł. 166, Kutno: Pniewski — zł. 486, Siedlce: Czechowicz — zł. 778.

Okręg Radomski: Lublin: Szymański L. — zł. 984, Parowski G — zł. 678, Zamość: Zalewski J. — zł. 800, Skarżysko: Ślązak C. — zł. 250, Gąsowski P. — zł. 240, Dobrzański A. — zł. 984, Kowel: Kabaciński — zł 50, Zdołbunów: Szagowski G. — zł. 990, Lechki I. — zł. 984, Wojcieszek J. — zł. 972, Leszczyński E. — zł 984, Gozdów: Kulis A. — zł. 120.

Okręg Wileński: Wołkowysk: Jodko J. — zł. 990, Brześć n B. Seredeński K.—zł. 100.

Okręg Gdański: Tczew: Skierniewitz — zł 984, Bydgoszcz: Grodzki B — zł. 60. Gdynia: Gosieniecki — zł. 978, Dall — zł. 250.

Okręg Katowicki: Katowice: Feluks W — zł. 120, Dziuba — zł. 200.

Okręg Krakowski: Kraków-Płaszów: Jamrosz K. — zł. 984, Jasło: Stopka A — zł 200.

Okręg Lwowski. Lwów: Piotrowski J. — zł. 200, Przemyśl: Suchy D.—zł. 200, Miszczak J.—zł. 990, Sambor: Obniński K.—zł. 300. Misiakiewicz—zł. 150, Tarnopol: Gorcewicz Fr.—zł. 990, Unold Fr.—zł. 984.

Okręg Stanisławowski: Czortków: Makar P. — zł. 584

ZAPOMOGI CHOROBOWE.

Okręg Warszawski: Piotrków: Raciszewski — zł. 92, Kapował — zł. 46, Częstochowa: Krajewski P. — zł. 90, Demczuk — zł. 92, Kutno: Niedźwiedzki — zł 50

Okręg Radomski: Skarżysko: Rzeszowski J — zł. 54, Mędrecki J. — zł. 38, Kowel: Zieliński A. — zł. 180, Zdołbunów: Nikiel J. — zł 92, Derych J. — zł. 50, Wojcieszek J. — zł. 62.

Okręg Wileński: Wilno: Bonfał T. — zł. 178, Brześć n Bug. — Jakubowski T. — zł. 90, Białystok: Poskrobko K. — zł 150, Mieczkowski A. — zł. 176, Czeremcha: Gordziejew K. zł. 180.

Okręg Poznański: Poznań Anioła K. — zł. 92, Heppner L. — zł. 136, Kępno: Sajewicz W. — zł. 180.

Okręg Gdański. Bydgoszcz: Adamski K. — zł. 36, Cepłucha R. — zł. 180, Toruń: Pieńkowski M. — zł. 78, Stasicki B. — zł. 126, Chojnice: Müller L.—zł. 132, Pruszcz-Bagienica: Pęcikiewicz H. — zł. 94, Gdynia: Brzczowski Fr. — zł. 180.

Okręg Katowicki: Katowice: Adamski J. — zł. 178, Sobota K. — zł. 116, Rybnik: Grolik P. — zł. 92, Lis St.—zł. 122, Tarnowskie Góry: Kozub W. — zł. 44, Chebzie— Kuś J. — zł. 42.

Okręg Krakowski: Kraków: Zahler J. — zł. 18, Antosz A. — zł. 8, Kraków-Płaszów: Niewodowski J. — zł. 48, Nowy Sącz: Rudkiewicz T. — zł. 24, Dębica: Franczak P.— zł. 46, Klimczyński J. — zł. 72, Szczakowa: Binkiewicz B. — zł. 122, Kołasa Fr. — zł. 108.

Okręg Lwowski: Lwów: Kulikowski J.— zł. 38, Ochota J. — zł. 34, Wołacz B. — zł. 96, Stryj: Worobiec M. — zł. 28.

Okręg Stanisławowski: Stanisławów: Opulski J. — zł. 48, Maksymowicz E. — zł. 180, Chodorów: Hołubiak — zł. 180.

OBRONY PRAWNE

Okręg Warszawski: Warszawa-Gdańska: Karczewski J. — zł. 100, Koktysz J. — zł. 75, Wyrzykowski B. — zł. 75, Kutno: Bielecki A. — zł. 150.

Okręg Radomski: Kiwerce: Sieńkow K — zł. 25, Krasko K. zł. 30.

Okręg Wileński: Brześć n Bug.: Jesipowicz K. — zł. 350, Romanowski J. — zł. 30

Okręg Gdański: Bydgoszcz: Kubiak W. — zł. 60, Toruń: Mizerski A. — zł. 20.

Okręg Katowicki: Katowice: Feluks W — zł. 65,50, Rybnik: Andrzejewski: zł. 100. Pierchała — zł. 125.

Okręg Lwowski: Lwów: Ziembicki W. — zł. 440, Leixner — zł. 200.

ZAPOMOGI POŚMIERTNE.

Okręg Krakowski: Nowy Sącz: Herman J — zł. 650.

ZAPOMOGI SUSPENDACYJNE

Okręg Warszawski: Warszawa-Praga: Rydzewski A. — zł. 93, Jabłoński H. — zł. 93

ZESTAWIENIE OGÓLNE

Odprawy emerytalne	zł.	20 602.—
Zapomogi chorobowe	„	4.528.—
Obrony prawne	„	1.845.50
Zapomogi pośmiertne	„	650.—
Zapomogi suspendacyjne	„	186.—
Procenty Okręg. i Kołom	„	4.570.95
Razem	zł.	32.382.45

PODZIĘKOWANIA

Niniejszem składam serdeczne podziękowanie Kolegom Koła Warszawa — Gdańska za wręczenie mi upominku z okazji mego przejścia w stan spoczynku oraz za urządzenie wieczorku pożegnalnego, w szczególności kol. kol. Czerwińskiemu, Jackowskiemu, Kozaczkowskiemu, Kosakowskiemu i Nowakowi Marjanowi oraz p. Naczelnikowi Poźlewiczowi za wzięcie udziału w uroczystości

Gromulski Stanisław
em. pom. masz. II kl.

Niniejszem składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Związku, Prezesowi, kol. Borkowskiemu oraz p. dr. Żuniakowi za pomyślne przeprowadzenie mojej sprawy o wymiar emerytury.

Zalewski Józef

ZAMIANA

Etatowy pom. masz. par. Białystok z prawem kierowania parowozem M. Suliwoński, zamieni się z kolegą z Dyrekcji Gdańskiej parowozownia Tczew, Gdynia, Puck lub inna z wyłączeniem Bydgoszczy. Łaskawe zgłoszenia kierować p. a. **Suliwoński, Parowozownia Białystok.**

POŻEGNANIE

Odchodząc po 35-letniej pracy w kolejnictwie w stan spoczynku, żegnam Zarząd Główny, Prezydjum Związku oraz Zarząd Koła Miejscowego w Grodnie, życząc im dalszej pomyślności i wytrwania w pracy dla dobra członków ZZM.

Ignacy Andrzejewski

Niezapominaj o regularnem wpłacaniu wkładek członkowskich

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250.—, ½ strony — zł. 150.— 1/3 strony — zł. 100.—, ¼ strony zł. 85.—, 1/8 strony — zł. 50.—, 1/16 strony — zł. 30.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow. **Wacław Siedak.** Druk. „Robotnik", Warecka 7.